

**Hacia la reconversión ecológica del transporte en España**

ANTONIO ESTEVAN, ALFONSO SANZ

Los libros de la catarata (coedición Dpto. Confederal de Medio Ambiente de CC. OO. y Bakeaz), Madrid, 1997 384 págs.

**Contra el automóvil. Sobre la libertad de circular**

COLIN WARD, AGUSTÍN GARCÍA CALVO, ANTONIO ESTEVAN

Virus, Barcelona, 1997

**El futuro del tráfico**

FREDERIC VESTER

Flor del Viento eds., Barcelona, 1997 230 págs.

Trad. del alemán de Juan Godo Costa

---

## Movilidad de ideas

Jorge Riechmann

1 junio, 1998

El punto final del explosivo desarrollo de nuestros sistemas de transporte, a medida que nos acercamos al final del siglo, ha de buscarse cada vez más en los terrenos de la desbocada paradoja o el absurdo puro y duro. Así, para FIAT, el automóvil del futuro deberá contar con un televisor, una mesita plegable para jugar a las cartas, mueble-bar incorporado a las puertas y otros *gadgets* para hacer más soportables los embotellamientos. El auto-móvil se transforma en auto-detenida salita de estar a medida que se generaliza el atasco circulatorio. Otro ejemplo: la investigación vanguardista del programa *Prometheus (Program for a European Traffic with Highest Efficiency and Unprecedented Safety)*, iniciado en 1986 por la industria del automóvil, intenta desarrollar –en el proyecto «Convoy» de Volkswagen– un sistema de pistas especiales por las que los vehículos marcharían apretadamente unos detrás de otros, sin poder adelantar ni cambiar de carril, guiados por dispositivos electrónicos. La reinención del ferrocarril... con costes económicos, ecológicos y sociales muchísimo mayores, y sin la libertad de pasear por los vagones y conocer en el bar al amor de tu vida. Estos dos ejemplos de reducción al absurdo –reales como la vida misma– son sólo dos de los muchos que el biólogo y teórico de los sistemas Frederic Vester engarza en la prieta malla de sus análisis.

Sigamos con algunos datos. Desde finales de los años cincuenta hasta nuestros días, el automóvil se ha cobrado en España más de 200.000 vidas humanas y ha herido a 3,5 millones de personas: con ello, la guerra civil de 1936-1939 ya ha pasado a segundo lugar como causa de muertes violentas en España durante el siglo XX. En EE.UU., *la cifra de muertos en carretera entre 1913 y 1976 supera en más del triple a la cifra de todos los estadounidenses muertos en todas las guerras en que ha participado EE.UU., a lo largo de toda su historia* (incluyendo conflictos tan mortíferos como Vietnam, Corea, la segunda guerra mundial, la guerra civil americana o la propia guerra de la independencia: la cuenta es de Colin Ward en *Contra el automóvil. Sobre la libertad de circular*, pág. 90).

Según cifras oficiales, el transporte en España absorbe el 38% de los usos finales de la energía. No obstante, si se considera la totalidad de la energía consumida en actividades de transporte (y no sólo la utilizada para impulsar los vehículos, petróleo sobre todo), de acuerdo con el principio ecológico de considerar las actividades de principio a fin, entonces resulta que aproximadamente *la mitad de la energía final consumida en España se destina directa o indirectamente al transporte* (Estevan y Sanz, *Hacia la reconversión ecológica del transporte en España*, pág. 69).

Si para hacernos cuenta cabal de la importancia de las actividades de transporte calculamos el promedio de kilómetros recorridos por las personas y el promedio de los desplazamientos de mercancías que nos corresponden a cada uno de los españoles y españolas, obtenemos las impresionantes cifras de 9.100 kilómetros por persona al año y unas 40.000 toneladas/kilómetro por persona y año respectivamente. Si para visualizar el significado de estas cifras distribuimos los desplazamientos de mercancías en los recorridos personales, e incluimos también en la cuenta el peso de los vehículos empleados para desplazarnos, resulta que *cada vez que la ciudadana o el ciudadano español medio se desplaza en medios motorizados, arrastra consigo un «equipaje» de más de 5.500 kg* (Estevan y Sanz, *Hacia la reconversión ecológica del transporte en España*, págs. 53-58). ¡Así que no resulta sorprendente el altísimo impacto ambiental de las actividades de transporte concebidas de esta forma!

Todos estos datos impresionan. «*El coche devora la ciudad*», afirma un lacónico pero veraz lema ecologista, y podríamos añadir: *y descuartiza el campo* (la segmentación y compartimentación del territorio como consecuencia de la construcción de infraestructuras infranqueables para la fauna supone una grave amenaza para la conservación de nuestra biodiversidad), *ynos empobrece colectivamente* (las estimaciones de los costes externos o «externalidades» asociados con el tráfico rodado ponen los pelos de punta), *y degrada la convivencia urbana* (la ciudad se pone al servicio de los autos, no de las personas). El automóvil privado, que en los albores del siglo XX aparecía como una gran promesa de bienestar y libertad, se muestra a medida que nos acercamos al final de la centuria, cada vez más, como uno de los mayores fiascos sociales y ecológicos de nuestro tiempo. Las metáforas de los estudiosos son reveladoras: «infarto circulatorio», «proliferación cancerosa...».

El ámbito donde más falta nos hace incrementar la movilidad es el del pensamiento sobre el transporte: precisamos *movilidad de ideas para salir del terrible atasco intelectual superpuesto al atasco físico de los vehículos*. Los tres libros que hoy comentamos están escritos desde ese talante, y en conjunto ofrecen una aproximación rigurosa al fenómeno del transporte, esbozando también soluciones viables para sus numerosos y gravísimos problemas.

El libro publicado por la barcelonesa editorial Virus reúne tres textos de desigual extensión: el diálogo con Agustín García Calvo «Contra el automóvil», el breve artículo de Antonio Estevan «Contra transporte, cercanía», y el más extenso librito del estudioso inglés Colin Ward «La libertad de circular después de la era del motor» (que con sus 150 páginas constituye la parte principal del volumen).

En *Hacia la reconversión ecológica del transporte en España* (plasmación final de un esfuerzo investigador en el que han colaborado, además de los dos autores, investigadoras como Pilar Vega o Mercedes Llop), Estevan y Sanz aclaran distinciones conceptuales importantes (*movilidad* frente a *accesibilidad*, por ejemplo, o la intencionada confusión entre *riesgo* y *peligro* en el discurso convencional sobre seguridad vial), organizan abundante material estadístico en un marco interpretativo muy poderoso, y sobre todo ponen en práctica sin desmayo el principio ecológico de analizar teniendo en cuenta todos los momentos del ciclo de vida propio del fenómeno analizado (el transporte, en este caso), «desde la cuna a la tumba» (o desde la mina al vertedero, en nuestro caso). Frederic Vester es un científico alemán, miembro del Club de Roma, con una larga trayectoria investigadora sobre ecología y sociedad que ya incluía obras fundamentales sobre transporte antes del libro ahora traducido (sobre todo *Ausfahrt Zukunft-Strategien für den Verkehr von Morgen*, de 1992). Lo distintivo de su trabajo es la aplicación consecuente de las herramientas que proporciona la teoría de sistemas (él suele hablar de «biocibernética») al estudio del sistema global «movilidad», incluido en otros tres sistemas superiores: persona, sociedad y naturaleza. De la fecundidad de este enfoque no puede dar idea cabal esta breve reseña, sólo queda recomendar su lectura.

Ninguno de los tres libros que hoy comentamos hace superfluo a los otros, sino que los tres se complementan bien. El planteamiento ecológico es excelente en Estevan, Sanz y Vester, mientras que aquí Ward resulta más superficial; la dimensión histórica (y algunos importantes aspectos sociales) están más presentes en Ward que en Estevan, Sanz; los ejemplos y las cifras se refieren prioritariamente a España (dentro del marco europeo) en *Hacia la reconversión ecológica...*, a Gran Bretaña en *Contra el automóvil* y a Alemania en *El futuro del tráfico*; allí donde el montaraz García Calvo se niega en redondo a sugerir alternativas (porque, para él, pedir alternativas es una trampa que el Poder tiende a los disidentes) e insiste en la fuerza, la negatividad pura, Estevan, Sanz y Vester -con mejor criterio, a mi juicio- trazan «programas de transición» hacia modelos sostenibles de movilidad colectiva que están bien argumentados y son realistas y suficientemente prolijos.

El *Libro verde* sobre el transporte que aprobó la Comisión Europea en diciembre de 1995 se abre con la siguiente afirmación: «Se comprueba crecientemente que, con las políticas vigentes, las tendencias del transporte son insostenibles». En este ámbito como en otros, las críticas ecologistas denunciadas como alarmismo irresponsable hace un cuarto de siglo son hoy reconocidas por las instituciones como veraces y atinadas. En este ámbito como en otros, lo que ahora urge es pasar del análisis crítico a la acción transformadora, que necesariamente involucrará cambios profundos en los valores, las prácticas y las estructuras de la sociedad industrial.

Una política errónea ha conducido al estancamiento o el retroceso de los medios de menor impacto ambiental (trenes, tranvías, transporte colectivo en general) y a una explosión de hipermovilidad motorizada en medios ambientalmente insostenibles (automóvil, avión, transporte individual motorizado en general). En nuestro país, 39 aeropuertos acogen cada año un tráfico de casi un millón de aviones. En apenas veinticinco años (1970-1995) el parque de vehículos automóviles se ha

cuadruplicado, alcanzando los 18,22 millones; igualmente, el tráfico por carretera y el tráfico aéreo se han multiplicado por cuatro en este período, mientras el tráfico ferroviario se mantenía estancado. En conjunto puede estimarse que en el cuarto de siglo que siguió a 1970 la movilidad motorizada global generada por la sociedad y la economía española se ha triplicado (mientras que el PIB, descontada la inflación, se duplicó, y la población sólo creció un 13%; Estevan y Sanz, *Hacia la reconversión ecológica del transporte en España*, pág. 65).

Lo que Estevan y Sanz denominan «la Triple A del transporte» (automóvil, avión y AVE) concentra los mayores costes económicos y los más graves efectos ambientales de nuestro insostenible sistema de transporte actual. Si se analiza con criterios ecológicos («desde la cuna a la tumba») el ciclo entero del transporte, se obtiene que el transporte por carretera, considerado globalmente, se mueve en un entorno de consumo energético doble que el ferrocarril, y el transporte aéreo en un entorno triple. Mas en los casos peores, como los turismos de gran cilindrada, el consumo energético es casi dos veces superior al del avión, cuatro veces superior al del tren y siete veces superior al del autobús.

Los sistemas de transporte que prevalecen en las sociedades industriales se sitúan en el «núcleo duro» de la crisis ecológica actual, como bien indican Estevan y Sanz en su libro, o Vester en el suyo: producen un impacto ya inaceptable, pero aún rápidamente creciente, sobre el medio ambiente; despilfarran enormes cantidades de energía y materiales; son intrínsecamente imposibles de generalizar a todo el planeta; matan y mutilan (en accidentes que ya hemos interiorizado como «normales») a más personas que las guerras más destructivas; desestructuran el territorio, degradan la socialidad y tiranizan la vida en las urbes. Hay que avanzar hacia la reconversión ecológica del transporte, y ello implica entre otras cosas –como enfatizan todos los autores de los tres libros hoy comentados– cambiar desde un sistema individual a otro predominantemente colectivo de resolver la movilidad personal.

Así como las revistas llamadas «del corazón» son prontuarios ideológicos, las revistas «del motor» tienen bastante de opúsculos políticos. Todo lo que atañe al automóvil, en las sociedades industriales contemporáneas, es una cuestión política. Si la afirmación anterior parece exagerada, contrástese con los dos extremos de un arco donde se tensa una parte del mejor legado de los movimientos de liberación en la Europa reciente. Por una parte, *el desmoronamiento del mayo francés de 1968* –después de la visita de De Gaulle a las tropas francesas acuarteladas en Alemania, para pulsar su lealtad, y los acuerdos de Grenelle– *queda marcado por el reabastecimiento de las gasolineras*. («El orden quedó definitivamente restablecido cuando el francés medio volvió a poder dirigirse, en su coche, con su familia, hacia su segunda residencia o su lugar de picnic. Ello permitió que, cuatro semanas después, el 60% votara a favor del gobierno», rememoraba el recientemente fallecido Cornelius Castoriadis en su ensayo de interpretación «Los movimientos de los años sesenta», contenido en *El ascenso de la insignificancia*, Madrid, Cátedra, 1998.) En el otro extremo del arco, tres decenios después, los Verdes alemanes acaban de ser vilipendiados por la prensa burguesa –perdón por el pleonasma– tras su reciente congreso de Magdeburgo (6 al 8 de marzo de 1998). Razones del varapalo: una «radicalización ideológica» y programática que dificulta su posible coalición con la socialdemocracia de Gerhard Schröder, y que se evidencia sobre todo en *la escandalosa proposición de subir los impuestos sobre la gasolina*, de modo que se multiplique por tres su precio, para financiar contribuciones sociales. Esta idea –morigerado sentido común para cualquier ecologista que razone, y

pieza operativa de los planes de transición que esbozan Estevan, Sanz y Vester en los libros que comentamos- se inscribe en el corazón de lo políticamente inaceptable para el orden instituido. El coche devora la ciudad: no sólo la ciudad como espacio físico, sino también la *polis* democrática como ámbito de autonomía, justicia y emancipación. En esa encrucijada nos encontramos. Los tres libros que hoy comento pueden ayudarnos a orientarnos en ella.